

電話 : 2189 2183  
傳真 : 2537 5246  
(55) in TRAN 2/1/55(99) Pt.1

香港花園道  
萬國寶通銀行三樓  
立法會秘書處  
立法局交通事務委員會秘書  
劉國昌先生  
(傳真 : 2121 0420)

劉先生 :

**立法局交通事務委員會**  
**二零零零年十一月二十四日**

在二零零零年十一月二十四日的交通事務委員會會議上，議員要求政府及地鐵有限公司就下述事項提交補充資料 :-

- (一) 地鐵物業發展的地價政策；
- (二) 機場鐵路及將軍澳支線的地價金額；及
- (三) 月台幕門。

**地鐵物業發展的地價政策**

基於規劃、安全和技術方面的理由，政府認為在適合的情況下把車站及車廠上蓋和毗鄰土地的物業發展與鐵路工程作為一個綜合的發展計劃，是可取的做法。過去二十五年，地鐵公司一直負責設計和建造車站及車廠上蓋的樓宇，政府認為這個安排是最能善用資源的做法。

物業發展權並非給予地鐵公司的一種補貼。一般而言，補貼的形式，可以是透過從公帑撥出一筆款項或政府放棄一筆應收取的款項等形式支付。然而政府把物業發展權批予地鐵公司，會徵收十足的市值地價，因此不能說是一種補貼。雖然物業發展權並非以公開競投形式批出，但無礙政府向地鐵公司收取十足的市值地價。對地價進行評估，是地政總署工作的一部份。署方的專業估價人員，會對不同形式的土地交易進行估價，並要求發展商根據評估的結果支付有關地價或費用。在批予地鐵公司物業

發展權時，地政總署亦會運用同樣的評估地價方法，並同時參考性質相類，可資比較物業最近期的公開市場交易價格。此外，如把物業發展權公開招標，鐵路公司與獨立發展商之間在配合上可能出現問題，這可能會壓低投標價格。舉例來說，獨立發展商可能會在其成本中加入一個因素，就是與鐵路公司的協調問題以及鐵路公司可能提出申索所涉及的額外開支。因此，公開招標並不能保證政府所取得的地價，必然較通過與地鐵公司直接磋商所得的地價為高。

### 機場鐵路及將軍澳支線的地價金額

將軍澳支線物業發展項目的土地尚未批出，故此無地價金額的數據。地鐵公司的資料顯示機場鐵路物業發展項目的地價金額如下：-

| 車站  | 地價金額<br>(百萬) |
|-----|--------------|
| 東涌站 | 11,141       |
| 青衣站 | 4,344        |
| 奧運站 | 11,729       |
| 九龍站 | 16,070       |
| 香港站 | 11,334       |

### 月台幕門

地鐵月台幕門加裝工程投資龐大，除了在月台上加裝幕門外，工程涉及多項大型車站設備更改工作，包括機電設備、環境控制系統及訊號系統等，項目成本估計超過20億港元。另外，工程亦帶來額外維修等費用，而預計月台廣告收入亦會因加裝月台幕門影響而減少。結合各項因素計算，從每程八達通卡的地鐵車程收取一角，約可支付月台幕門總成本的一半。

運輸局局長

(鄧忍光 代行)

特別副本送：地鐵有限公司(經辦人：梁陳智明女士)  
二零零零年十二月十五日